III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva
São Paulo, 2014

EIXO TEMÁTICO:

( ) Ambiente e Sustentabilidade ( ) Crítica, Documentação e Reflexão ( ) Espaço Público e Cidadania
(X) Habitação e Direito à Cidade ( ) Infraestrutura e Mobilidade ( ) Novos processos e novas tecnologias
( ) Patrimônio, Cultura e Identidade

Reflexões sobre uma *zona sul* sem urbanidade

Analysing a southern zone *without urbanity*

Reflexiones sobre una zona sur *sin urbanidad*

MOTTA, Guilherme Augusto Soares da (1);

GUERRA, Maria Eliza Alves (2)

(1) Mestrando em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Uberlândia, UFU, PPGAU, Uberlândia, MG, Brasil; email: guilhermemotta@yahoo.com

(2) Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela USP-São Carlos, Doutora em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia, Professora FAUeD, Universidade Federal de Uberlândia, MG, Brasil; email: mariaelizaguerra@faued.ufu.br

Reflexões sobre uma *zona sul* sem urbanidade

Analysing a southern zone without urbanity

Reflexiones sobre una zona sur sin urbanidad

RESUMO
Este artigo trata da segregação espacial ocorrida em Uberlândia pela classe média e média alta no setor sul da cidade e as consequências desse ato segregativo na construção de uma região sem urbanidade. No centro dessa discussão a respeito da segregação social e da urbanidade, sobressai a importância dos espaços públicos para contribuir com a coesão social e criação de espaços seguros e não excludentes, em todas suas escalas.
PALAVRAS-CHAVE: urbanidade, cidades médias, segregação urbana, Uberlândia

ABSTRACT
This article looks at the social segregation that occurs in Uberlandia by the middle and upper classes in the southern sector of the city and the consequences of this segregation act on the building of a region without urbanity. In the center of this discussion about social segregation and urbanity, the importance of public spaces stands out to contribute to social cohesion and the creation of safe and non-excluding spaces, at all scales.
KEY-WORDS: *urbanity, medium-size cities, urban segregation, Uberlandia*

RESUMEN
Este artículo trata de la segregación espacial que ocurrieron en Uberlandia en la clase media y media alta en el sector sur de Uberlandia y las consecuencias de ese acto de segregación en la construcción de una región sin urbanidad. En el centro del debate de la segregación social y la urbanidad, destaca la importancia de los espacios públicos para contribuir a la cohesión social y la creación de espacios seguros y que no excluen, en todas sus escalas.
PALABRAS-CLAVE: *urbanidad, ciudades medianas, segregación urbana, Uberlandia*

1 INTRODUÇÃO

Este artigo tem por objetivo compreender como a classe de renda média e média alta, da cidade de Uberlândia/MG, passa a habitar o território denominado *Setor Sul* da cidade (Figura 06 e 07), e, especificamente, analisar o processo ocorrido ao longo do eixo Centro, Avenida Rondon Pacheco - RP, Avenida Nicomedes Alves dos Santos- NAS e Avenida dos Vinhedos (Figura 08), a fim de entender este processo de segregação social e as consequências desse ato na ausência de urbanidade existente nessa região.

Para esse contexto, foram abordados conceitos discutidos principalmente por autores como Villaça, Maricato e François Ascher, que estabelecem princípios para um novo urbanismo, além de Aguiar e Rogers, entre outros, a respeito da especificidade urbana e urbanidade.

Dessa forma, buscou-se estabelecer uma conceituação teórica para discorrer a respeito de um tema tão complexo e recorrente às cidades brasileiras (segregação urbana e falta de urbanidade), já muito estudadas para as grandes metrópoles nacionais, mas ainda pouco discutido levando-se em consideração as especificidades das cidades médias, como no caso da cidade de Uberlândia/MG.

2 SEGREGAÇÃO SOCIAL

Tratando-se de entender o processo de segregação da classe de renda média alta que atualmente habita a área de estudo delimitada pelo Setor Sul de Uberlândia, na região da Avenida NAS e Avenida dos Vinhedos (Figura 08) onde se localizam grande parte dos loteamentos fechados da cidade, não seria possível iniciar esse artigo sem discorrer a respeito do processo de segregação que ocorreu a partir do final do século XIX, com a localização dos negros no território do Patrimônio da Abadia, na mesma região sul da cidade.

Villaça (2001) afirma que há segregações das mais variadas naturezas nas metrópoles brasileiras, principalmente de classes, etnias ou nacionalidades. Os dois primeiros tipos são observados na cidade de Uberlândia, na criação do Bairro Patrimônio (1899). Esse bairro surgiu, além do núcleo original da cidade, posterior à barreira física estabelecida pelo Ribeirão São Pedro em região de difícil acesso e localizado nas proximidades do matadouro municipal, habitado por negros pobres.

Essas características físicas e sociais retratam, ainda de acordo com Villaça (2001), o mais conhecido padrão de segregação da metrópole brasileira, que é o do *centro x periferia*. Poderíamos, com o advento da constituição do Bairro Patrimônio, observar, pela primeira vez em Uberlândia, a segregação da classe de renda baixa localizada na periferia subequipada e longínqua em contraponto ao centro original da cidade, ocupado pelas classes de mais alta renda.

Com a chegada da ferrovia à Uberlândia em 1895, a cidade inicia um novo processo de crescimento, no qual, segundo SOARES,

> as mudanças visavam, sobretudo, adequar a forma urbana às possibilidades de acumulação do capital, de modo que a cidade simbolizasse o progresso, indicativo das novas condições econômicas implementadas pela atividade comercial. (SOARES, 2008, p: 143)

Dessa forma, entre 1907 e 1908, o engenheiro Mellor Ferreira Amado elaborou o Projeto Urbanístico denominado “Plano das Avenidas” que interligava a área do antigo núcleo urbano, atual bairro Fundinho, até a região da estação ferroviária, recém-construída, onde hoje se

encontra o Terminal Central. O plano propôs quadras ortogonais e avenidas largas, para o padrão existente à época, em uma área elevada e plana, divisora de águas, entre as bacias do Ribeirão São Pedro e do Córrego Cajubá –estes córregos foram canalizados e atualmente estão as avenidas RP e Getúlio Vargas. Nesta região, desenvolveu-se o comércio da cidade e a elite econômica da época construiu suas novas residências, concentrando-se principalmente ao longo das Avenidas João Pinheiro e Cipriano Del Fávero.

Confirmando as teorias de Villaça (2001), as classes de alta renda escolhem seu sítio de residência pela proximidade com o centro, facilidade de locomoção e salubridade, enquanto as classes sociais de mais renda baixa, no caso caracterizada pelos negros do Patrimônio, localizavam-se longe do núcleo urbano, em áreas de difícil acesso e transposição, ou seja, na periferia. A partir desse momento, o território da cidade passa a se caracterizar claramente através de grupos sociais segregados: alta renda habitando o centro da cidade, enquanto as classes populares localizavam-se no Patrimônio e em diversos bairros que desde então surgiram na cidade, como o Tubalina, Martins, Roosevelt, Operário, Saraiva e Osvaldo.

A presença das classes de mais alta renda nessa nova estrutura urbana fez com que, segundo Soares (2008), "*essas avenidas recebessem rapidamente serviços públicos básicos, tais como redes de distribuição de água e de coleta de esgoto sanitário, arborização, iluminação pública e calçamento*" (p. 148). Surge pela primeira vez na cidade uma região onde, a partir de meados da década de 1930, instalou-se a elite política e econômica em suas residências de padrão elevado, localizadas no centro ou no entorno do mesmo.

É importante destacar também que com a instalação da estação ferroviária, na região da atual Praça Sérgio Pacheco, implantam-se galpões que caracterizaram a primeira região industrial da cidade, no setor norte. (Figura 01). Essa área, no entorno da estação ferroviária, expande-se em novas configurações, como os bairros Martins, Operário e Tabocas, atuais Bairros Martins, Aparecida e Bom Jesus, que abrigavam trabalhadores da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e das indústrias existentes na cidade.

Figura 01: Vista aérea de Uberlândia na década de 1940, com as novas avenidas conectando a ferrovia ao núcleo original da idade, Bairro Fundinho e um conjunto habitacional, como ampliação do Bairro Patrimônio, ao longe, acima à esquerda da foto

Fonte: http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=secretariasOrgaos&s=23&pg=320

Dessa forma, para se compreender a estrutura espacial intraurbana na qual se insere a área estudada no setor sul de Uberlândia, é importante notar como ao longo da história ocorreu a segregação das classes sociais dentro do espaço intraurbano da cidade. Como descrito anteriormente, já se observa como iniciou esse processo de segregação centro *x* periferia. A partir da década de 1950, inicia-se a verticalização do centro da cidade e, mais uma vez, a permanência das classes de renda médias e médias alta no centro e entorno do centro.

Pode-se, portanto, pela primeira vez, notar que a tendência de ocupação do território intraurbano da cidade pela classe de renda alta não seria a região norte da cidade, e sim a região sul que, apesar de apresentar terrenos mais acidentados, ocupou-se com bairros de classe de renda média e alta. Caso dos bairros Lídice e Tabajaras, no sentido sul da cidade.

Essa nova configuração, com tendência de ocupação pelas classes sociais de rendas mais elevadas da região sul de Uberlândia, configurou claramente a Avenida NAS (que dá continuidade à Av. Afonso Pena, importante eixo comercial e de serviços) como uma via onde se concentrava grande parte das residências da elite uberlandense.

No ano de 1981, o Ribeirão São Pedro foi canalizado. Originou-se nesse espaço a Avenida RP que foi considerada uma grande obra de infraestrutura urbana na cidade, minimizando o isolamento de bairros localizados além do córrego, contribuindo para a melhoria da infraestrutura local e o desenvolvimento da região sul da cidade. Ao longo da sua história, esta avenida sofreu reconstruções, devido às diversas enchentes. Esse constante histórico de chuvas e enchentes contribuiu para a resistência da população em ocupar seu entorno. A partir de 1990, a avenida passou a configurar um importante eixo de serviços e de expansão do centro, direcionada para o setor sul da cidade, fortalecida em 1992 pela construção do Center Shopping em um cruzamento com a Avenida João Naves de Ávila (antigo leito da ferrovia).

A Avenida RP (Figura2) passou a abrigar bares, restaurantes, quadras de esportes e lazer, dois *shopping centers*, hotéis e, mais recentemente, agências bancárias e outros tipos de serviços. Nesta avenida, estão localizados também o recém-inaugurado Teatro Municipal e, em construção, o novo Fórum de Uberlândia.

A via se consolida como expansão do centro urbano tradicional e os bairros do seu entorno, já ocupados pela classe de renda média e média alta, agora se consolidam como uma das regiões de maior valor imobiliário na cidade de Uberlândia. Fica claro que a expansão do centro da cidade e o surgimento de um centro expandido em direção à Avenida RP se dão, de acordo com Villaça (2001), articulada e concomitantemente com a reprodução dos bairros residenciais das classes de renda médias e alta. Assim, a segregação não se limita às áreas residenciais, mas também às áreas de comércio e de serviço.

Dessa mesma forma, a infraestrutura urbana também é segregada, pois se observa que nos bairros das classes de renda média e alta e do centro expandido concentram-se grande parte dos investimentos em infraestrutura urbana. A reurbanização da própria Avenida RP, reconstruída mais de uma vez, a construção de diversos viadutos para transpor a avenida em direção, principalmente, aos bairros de alto poder aquisitivo, o prolongamento da Avenida NAS, a abertura da Avenida dos Vinhedos, a inauguração de um novo *shopping center* no Setor Sul e de diversos centros comerciais, de serviços e de escritórios, exemplificam um investimento que não existe igual em outra região da cidade.

Devemos levar em consideração, portanto, mais uma vez, a direção dentro do espaço

intraurbano na qual a classe dominante se desloca na cidade. O próprio centro mostra claramente esse direcionamento. Desde sua origem, a partir da execução do Plano das Avenidas, quando o centro da cidade se desloca do Fundinho em direção à estação ferroviária, observou-se o abandono comercial da primeira com a transferência e/ou novas instalações comerciais para a área expandida da cidade, que consolidou-se com a transferência da estação (1977), no local onde em 1992 foi construído o Terminal Central do Sistema de Integração de Transportes Urbanos.

Figura 02: Avenida Rondon Pacheco

Fonte: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=91809684

Esse fato consolida a região norte do centro como um local de grande apelo popular, com comércio e serviços para atender a população que utiliza principalmente o terminal urbano. No sentido oposto, encontra-se a região do Fundinho que se manteve por muito tempo com características predominantemente residenciais e tradicionais, até meados de 1980, quando passa a receber condomínios verticais para a classe de renda média alta, caracterizando a região sul do centro da cidade como de alto valor imobiliário. Consequentemente, a partir de 2000, o bairro se consolida, através de comércio e serviços voltados para classe de alta renda, em contraponto com a região norte do centro, com características populares.

A valorização do Fundinho, como uma região nobre e charmosa, vai se consolidar enquanto núcleo histórico, ao contrário do corrente na maioria das grandes cidades brasileiras em que o centro antigo, onde se originam as cidades, se degrada e é ocupado pelas classes de renda mais baixas, comprovando o que argumenta VILLAÇA,

> que as camadas de alta renda se apegam a uma região geral da cidade e nela se concentram, não pelo status que possam apresentar. O status não existiria antes de essas regiões serem ocupadas por tais classes. É efeito, e não causa, da preferência das classes de mais alta renda pela região. (VILLAÇA, 2001, p: 320).

A localização dessa região no centro da cidade é de grande importância para facilitar a mobilidade das classes de alta renda e na busca dos comércios e dos serviços para atendê-las. Na região do Fundinho, encontram-se supermercados, lojas de conveniência, restaurantes e outros serviços localizados em uma malha urbana que se conecta através de muitas praças, resultantes de seu traçado xadrez, onde predominam pequenas quadras e acessibilidade ao setor sul da cidade, através de vários percursos, principalmente o eixo, Fundinho/Avenida NAS/Zona Sul.

Compreender a forma que ocorre a segregação das classes de alta renda na cidade e a preferência desse grupo por essa região é de grande valia, dessa forma, para entender a configuração que esta região tem adquirido. O eixo estrutural da Avenida NAS e Avenida dos Vinhedos (Figura 3 e Figura 8) configura a região onde se encontram grande parte dos loteamentos e condomínios fechados da cidade, um *shopping center*, universidades e faculdades particulares, comércios e serviços destinados a atender a essa classe, além de concentrarem a maioria dos lançamentos imobiliários destinados para as classes de renda média e alta da cidade.

Figura 03: Cruzamento da Avenida dos Vinhedos com a Avenida NAS

Fonte: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=91809684

Importante destacar que o setor sul de Uberlândia, ao longo do processo de crescimento da cidade, concentrou grande parte dos vazios urbanos e especulação imobiliária. Entretanto, como se pode observar na própria história da localização das classes sociais na cidade, não é apenas o vazio urbano encontrado na região e a especulação imobiliária ou os empreendimentos lançados que direcionaram o crescimento e a segregação na região pela classe de alta renda, mas a própria vontade dessa classe que caracterizou o setor centro-sul da cidade como se configura atualmente.

O setor sul também vai contemplar classes de renda baixa, a fim de atender a demanda do setor imobiliário, que vê no mercado de casas populares uma forma de ter mão-de-obra barata não tão distantes, para atender aos moradores dos condomínios e trabalhadores do *shopping*, etc. É o caso do bairro Shopping Park, que a partir de 2008 através do sistema MCMV – Minha Casa Minha Vida, possibilitou a construção de 3500 residências e 2000 apartamentos.

Assim, todos os empreendimentos que tem se localizado na cidade se justificam pela presença da classe que ali se situa e, de acordo com VILLAÇA,

> predominantemente nessa região. Cada vez mais, o próprio Estado para ela se transfere e, ideologicamente, essa região começa a se identificar com 'a cidade' e o restante passa a ser encarado como subúrbio ou periferia e considerado longe, por mais central que seja sua localização. (VILLAÇA, 2001, p: 326)

Um exemplo é a implantação do Polo Tecnológico, loteamento empresarial destinado à instalação de empresas ligadas à área de tecnologia, localizado no início da Avenida dos Vinhedos e que configura em investimento do Governo Estadual no setor sul (Figura 08).

Ao mesmo tempo, temos que levar em consideração, ainda, a configuração que a sociedade atual adquire. Muito pertinente e complementar ao estudo de localização elaborado por Villaça, pode-se citar outro autor, François Ascher, que traz novas definições de uma chamada *Terceira Revolução Urbana,* protagonizada por uma sociedade chamada *hipertexto*. Uma das mudanças caracterizadas por essa revolução é a redefinição das relações entre os interesses individuais, gerais e coletivos.

A diversificação desses interesses, segundo Ascher (2010), gera a emergência de problemas ligados ao desenvolvimento de novas formas de segregação social. Surge neste contexto uma população que é segregada através da rejeição pelas mudanças sociotécnicas. Dessa forma, o desenvolvimento dos meios de transporte redefine as localizações residenciais, provocando agrupamentos sociais em bases que podem ameaçar a coesão social e urbana. Neste contexto, surgem os bairros cercados por muros, centros comerciais e empresariais também fechados, e *shoppings centers*.

Pode-se, neste momento temporal, associar o estudo de Villaça, em que define a estruturação do espaço das classes de alta renda à sua mobilidade e acesso ao centro e aos seus equipamentos, onde o automóvel como meio de transporte individual dita essa velocidade de acesso aos equipamentos, também ao desenvolvimento não só agora dos meios de transporte, mas das telecomunicações, onde ASCHER relata que:

> O desenvolvimento dos meios de transportes e das telecomunicações abre para cada indivíduo equivalências e vínculos diretos entre espaço e tempo: as distâncias físicas não se traduzem mais em tempos fixos de deslocamentos, mas mudam conforme os modos de transporte e comunicação e segundo as horas; os cidadãos podem cada vez mais escolher o lugar e a hora da sua atividade; podem também arbitrar entre uma mudança de local (um deslocamento) e uma mudança temporal (dessincronização). (ASCHER, 2010, p:68)

Unindo-se a necessidade de mobilidade e acesso da classe de alta renda com a capacidade tecnológica dessa nova sociedade, o espaço e o tempo são, de acordo com Castells (1999), as principais dimensões materiais da vida humana. E, dessa forma, o espaço de fluxos considerado como a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos se interliga, através de redes, a espaços criados por outros ambientes urbanos, unindo espaços destinados à classe de alta renda em Uberlândia, com aqueles destinados à classe de alta renda, como por exemplo, em São Paulo, ou Nova Iorque. Diversas redes podem ser constituídas entre esses espaços, sejam essas redes comerciais ou sociais.

A tecnologia das comunicações e dos meios de transporte permite, portanto, uma nova forma de segregação, agora através do espaço de fluxos e das redes e também uma forma de segregação social que vai além do território e do lugar estabelecido nas cidades pelas classes de renda mais altas. Essas formas de segregação social podem ser refletidas nos espaços arquitetônicos observados no setor sul da cidade de Uberlândia e no empobrecimento das relações de urbanidade que serão tratadas a seguir.

3 URBANIDADES

Definir um conceito de urbanidade é extremamente complexo já que diversos autores discorrem a respeito do assunto. Nesse contexto, o conceito de urbanidade aqui focado, de acordo com Aguiar (2012), se refere ao modo como espaços da cidade *acolhem* as pessoas, onde os espaços com urbanidade são espaços hospitaleiros e o oposto são os espaços inóspitos, de baixa urbanidade. O valor agregado ao conceito de urbanidade, ainda de acordo com AGUIAR, está ligado a um:

> entendimento de espaço público como locus de uma cultura urbana compartilhada, fundada em valores coletivos, uma cultura que envolve o convívio com os opostos, envolve diversidade, troca e, mais que tudo, o desfrute de uma cidade que tenha o espaço urbano como fundo ativo. (AGUIAR, 2012, p: 61)

Esse conceito é contrário à tendência atual da segregação em guetos residenciais, profissionais, comerciais e viários. E, dessa forma, o título desse artigo foi estabelecido como *Reflexões sobre uma* zona sul *sem urbanidade*, partindo-se do princípio de que a segregação social ocorrida na região em estudo gera baixa ou completa ausência de urbanidade, conforme discutido anteriormente.

A segregação dos espaços intraurbanos de acordo com as classes sociais, conforme ocorre na cidade de Uberlândia, a nova tendência na segregação dessas classes de alta renda em ambientes fortificados por muros e ainda o fato dessa população deixar de utilizar os espaços públicos, como o centro comercial tradicional, por exemplo, valorizando os espaços dos *shoppings centers,* que não são públicos e sim privados de uso público/coletivos, retiram a prioridade de valorização dos espaços públicos e, em consequência, enfraquecem a urbanidade.

Para AGUIAR, o automóvel contribui em grande escala para a segregação social:

> (...) segue o mantra, em condomínios residenciais fechados, centros de negócios também fechados, shopping centers em localizações cada vez mais rodoviárias, nascendo daí o espaço desurbano, hostil ao corpo, ao pedestre, desenhado francamente para o automóvel, tendo a velocidade como parâmetro maior da sua efetividade. (AGUIAR, 2012, p:63)

Dessa forma, o autor estabelece que a urbanidade é inerente à arquitetura do espaço público em suas diferentes escalas, sendo, portanto, uma qualidade da forma e é essencialmente material e repercutida diretamente no comportamento e no bem-estar das pessoas ao utilizarem o espaço público. Se não há espaços públicos, socialização e diversidade, não há urbanidade. Assim, o processo de segregação urbana vem em oposição ao de urbanidade.

Pensar o espaço público, portanto, na escala do desenho e da morfologia urbana, recai na ideia de construir espaços públicos com urbanidade. Os projetos dos espaços são importantes por poderem garantir diversas escalas de urbanidade em nossas cidades.

Entretanto, o que temos observado na região de estudo é a proliferação de espaços privados, em contraponto aos espaços públicos. Os espaços públicos tem se resumido ao espaço da rua, e a rua é apropriada pelo automóvel e não pelo pedestre.

Verifica-se que nesse contexto proliferam os *shoppings centers* localizados em importantes entroncamentos viários, grandes hipermercados em vias de importância arterial e estacionamentos para comportarem novos veículos nas cidades. As recentes políticas do próprio governo federal em incentivar a aquisição de veículos particulares contribuem para a proliferação do número de automóveis nas ruas, elevando os congestionamentos e acidentes de trânsito nas cidades brasileiras. Como observa MARICATO:

> O capital imobiliário acompanha esse movimento com a oferta dos condomínios fechados e shopping centers no entroncamento de avenidas e rodovias. A segregação e a fragmentação aumentam enquanto é decretada a morte da rua e do pedestre, do pequeno comércio, apesar do alerta feito por Jane Jacobs ainda na década de 1960. (...) A extensão da ocupação do solo urbano por novos condomínios e shopping centers e a expansão por recuperação de áreas degradadas (com a conhecida 'gentrificação') é uma determinação ilimitada do mercado imobiliário. (MARICATO, 2012, p:174-5)

A Avenida NAS e a Avenida dos Vinhedos concentram, no setor sul da cidade, os centros comerciais e empresariais que atendem a classe de maior poder aquisitivo da cidade. Essas vias são caracterizadas principalmente pelo trânsito de veículos particulares e poucas linhas de transporte coletivo. As vias são de uso predominante dos veículos, observa-se claramente a ausência de calçadas de pedestres em grande parte dessas vias ou praças. Ou seja, completa ausência de espaços que possam contribuir para um grau de urbanidade de qualidade.

A segregação social das camadas de mais alta renda facilita a localização desses empreendimentos na cidade. Portanto, proliferam no setor sul os *shopping centers* (Figura 08), caso do Uberlândia *Shopping*, localizado no cruzamento das Avenidas Paulo Gracindo e Lidormira Borges do Nascimento, que dá continuidade à Avenida NAS, e onde se localiza o *shopping* Altamira *Village*, o Centro Empresarial Gávea *Business* e o WBC – *World Business Center*, a concessionária de veículos *Eurobike*, o Centro Empresarial Gávea *Office* (Figura 04), na Avenida dos Vinhedos, dentre outros.

Figura 04: Empreendimento Gávea Business na Avenida NAS

Fonte: http://www.gaveabusiness.com.br/#imagens.html

Observa-se a multiplicação do comércio e serviços na região, e essa tendência é de crescimento, visto o aumento, a cada dia, da presença das camadas de média e alta renda no local, confirmado pelos lançamentos imobiliários destinados a estas classes, incluindo, agora, construções verticais. Esses empreendimentos causam uma desestruturação geral no espaço intraurbano de toda a cidade. Uma tendência será o próprio esvaziamento do centro tradicional da cidade, uma vez que estas classes estarão cada vez mais confinadas no setor sul e usufruindo de seu comércio, serviços e equipamentos.

A concentração desses comércios e serviços nesta região não contribui para a melhoria da

urbanidade. Pelo contrário, esses espaços não são públicos e, de acordo com os conceitos de urbanidade de Douglas Aguiar, não há urbanidade nos espaços privados e o mesmo ocorre com os loteamentos fechados.

Como na prática não se pode considerar que os espaços internos aos loteamentos fechados sejam públicos, apesar de sua conformação legal, o seu uso restrito a um pequeno grupo dentro da sociedade, no caso os moradores, não se pode afirmar que, apesar de toda configuração de desenho urbano e qualidade paisagística existentes nesses espaços, exista urbanidade dentro dos muros dos loteamentos fechados.

Figura 05: Vista aérea de trecho do setor sul – loteamento fechado Jardins Roma

Fonte: http://www.revistamercado.com.br/revista/cidades/regiao-sul-de-uberlandia-uma-cidade-a-parte/

O mercado imobiliário criou uma ideologia vinculada à ideia de se habitar a *zona sul* dotada de segurança, infraestrutura e lazer. Morar nesse setor é vinculado no mercado imobiliário como uma questão de status. O mercado vende empreendimentos com "área de lazer completa" e segurança. Essa ideia, vendida tanto para os loteamentos fechados, quanto para os condomínios, é mais um incentivo para que a população se confine dentro dos loteamentos e contribui para a segregação das pessoas no seu interior, ocasionando o abandono dos espaços públicos. A própria população não reivindica melhoria nos espaços públicos e se confina cada vez mais aos espaços protegidos e projetados para essas classes sociais.

Por outro lado, as classes sociais de renda baixa que não têm acesso a esses empreendimentos dotados de áreas de lazer e segurança, também não tem acesso a espaços públicos que possam suprimir essa necessidade, ausentes em seus bairros habitacionais. Os espaços públicos estão, dessa forma, completamente desvalorizados e abandonados. Para ASCHER, "*essas tendências à fragmentação social e ao fechamento espacial se somam à tentação de ruptura do pacto social e dos vínculos de solidariedade local e nacional*". (ASCHER, 2010, p: 74)

Os conflitos de classe aumentam e as classes sociais de alta renda se sentem menos responsáveis no seu papel de colaboração social, já que seus bairros são por elas considerados autossuficientes. Paga-se pelo lazer, pela segurança e pela infraestrutura urbana que o Estado não fornece, e as classes menos favorecidas continuam alheias a essa infraestrutura.

As relações entre as diversas escalas da arquitetura com o espaço público e o usuário contribuem para a construção de um caráter à cidade que somado ao conjunto de qualidades atribuem urbanidade à cidade. A capacidade desse local em receber a total variedade de cidadãos de uma cidade com civilidade, polidez e cortesia gera urbanidade. Portanto, falar em espaços urbanos que segregam, muram, discriminam e hierarquizam, não é falar de espaços públicos com urbanidade.

Neste sentido, as escalas da cidade devem ser observadas no estabelecimento de diretrizes de desenho urbano para constituir a noção de inserção dos bairros com seu entorno e seu território. Os espaços planejados devem reconhecer o contexto dentro das múltiplas escalas urbanas.

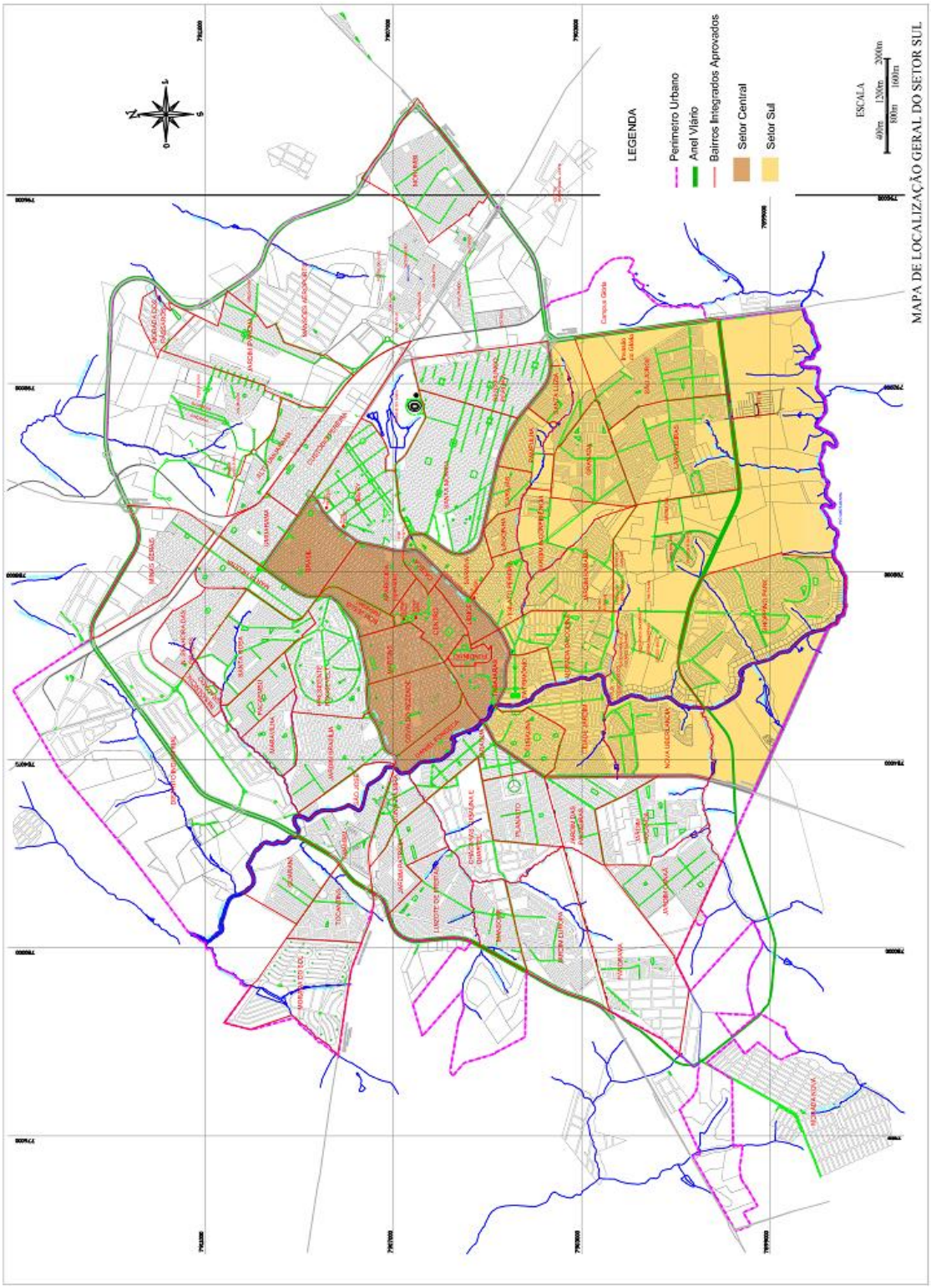
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na contrapartida analisada ao longo desse texto, o que pode ser observado é que a expansão da região estudada é moldada em um processo de segregação social. O resultado desse processo é notado atualmente no estabelecimento de bairros fechados, *shopping centers*, empreendimentos empresariais, dentre outros, que contribuem para um empobrecimento da urbanidade do setor.

No centro dessa discussão a respeito da segregação social e da urbanidade no setor sul da cidade de Uberlândia, sobressai a importância dos espaços públicos para contribuir com a coesão social e criação de espaços seguros e não excludentes, em todas as suas escalas. Esses fatores são essenciais para contribuírem na coesão e integração social.

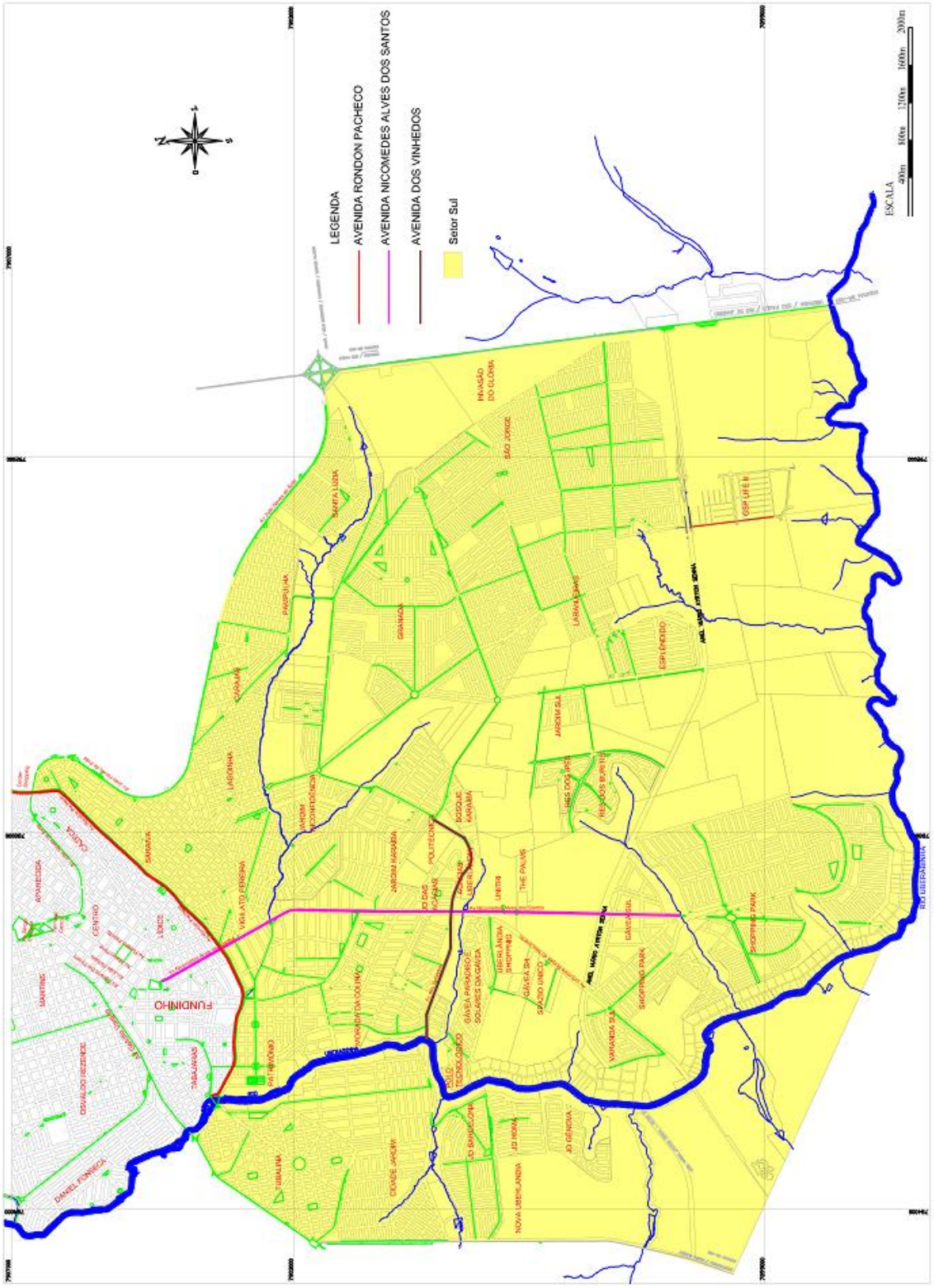
Qualquer melhoria na qualidade da urbanidade e na diminuição da segregação social das cidades tem que passar pelo projeto dos espaços públicos de qualidade. A esfera governamental deve se comprometer em zelar pelos interesses que privilegiam esses lugares em detrimento aos espaços não públicos, e os arquitetos e urbanistas no seu papel de desenhar e planejar as cidades e os espaços que permitam a socialização e a mobilidade, levando em conta a interdisciplinaridade, o contexto regional, as diferenças sociais, a fim de minimizar a segregação e contribuir para a conseqüente melhoria qualitativa da urbanidade dos espaços estudados.

Figura 06 – Mapa dos Bairros Integrados da Cidade de Uberlândia e localização geral do Setor Sul



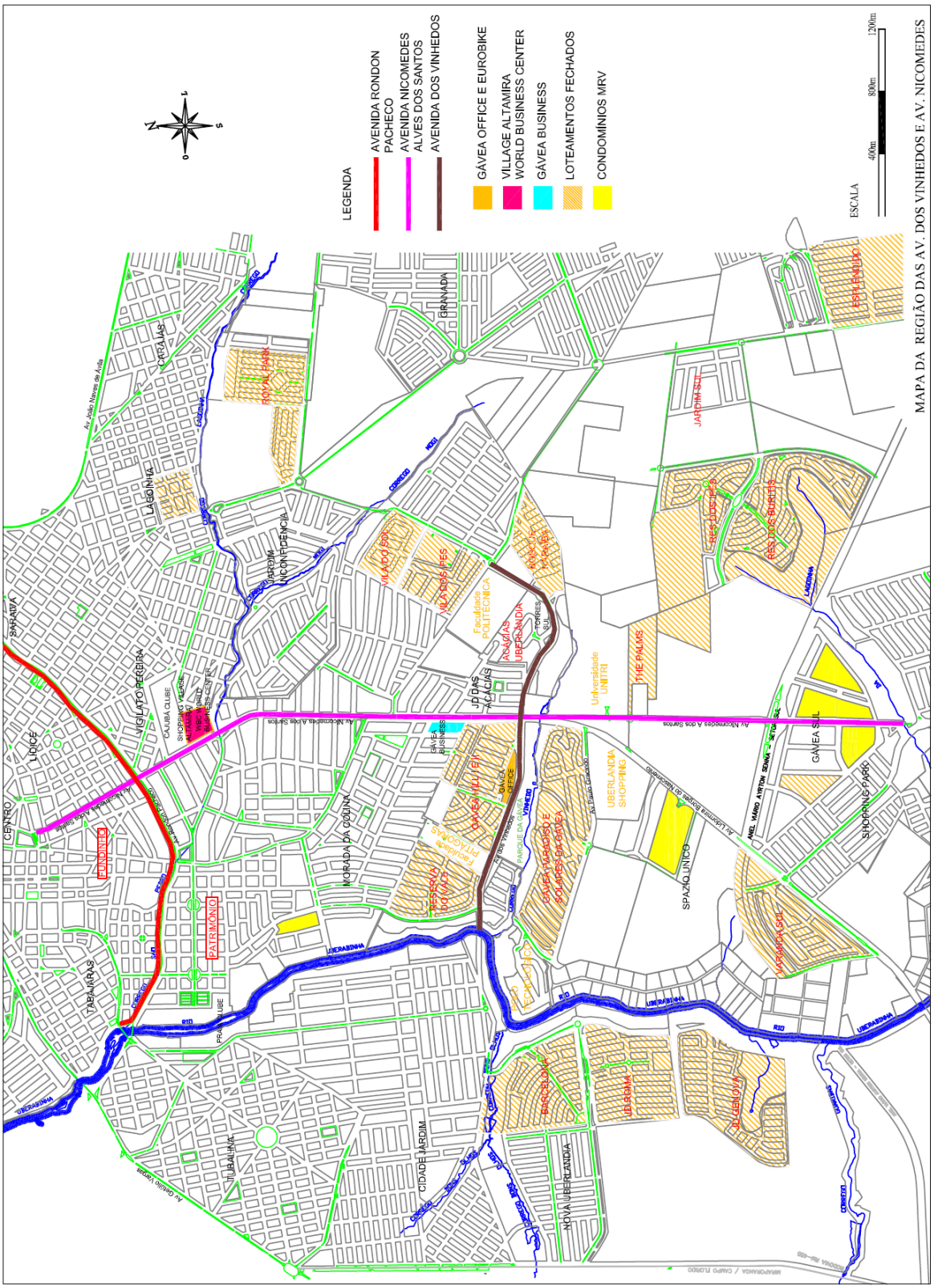
Fonte: Adaptado, MOTTA, G.A.S. 2014 sobre Mapa Base da Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2014

Figura 07 – Mapa do Setor Sul: Eixos viários principais – Cidade de Uberlândia



Fonte: Adaptado, MOTTA, G.A.S. 2014 sobre Mapa Base da Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2014

Figura 08 – Mapa do Setor Sul de Uberlândia: Eixos viários principais



Fonte: Adaptado, MOTTA, G.A.S. 2014 sobre Mapa Base da Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2014

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Douglas.Urbanidade e a qualidade da cidade. In: Aguiar, D.&Netto, V. M. (org). *Urbanidades*. Rio de Janeiro: Folio Digital: Letra e Imagem, 2012.

ASCHER, François. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. Petrópolis:Editora Vozes, 2012.

ROGERS, Richard. *Cidades para um pequeno planeta*.Barcelona: Gustavo Gili, 2012.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Estruturação interna e a construção dos signos de modernidade da Cidade Jardim. In: BRITO,Diogo de S.; WARPECHOWSKI, Eduardo M. (Orgs.). *Uberlândia revisitada – memória, cultura e sociedade.* Uberlândia: Edufu, 2008, pp. 141-177.

VILLAÇA, Flávio.*Espaço intra-urbano no Brasil.*São Paulo: Editora Studio Nobel, 2001.